

På cykel - fra København til New York, Sydney og Mexico City

Af Jens Rørbech
Rådgivende ingeniør, dr. techn.
Jens Rørbech ApS.

Danske rådgivere er godt rustede til at rådgive på cykelområdet

Der er en lang tradition for at cykle i Danmark. Men der er ikke en ubrudt linie fra mellemkrigstidens og de første efterkrigsårs store cykeltrafik til i dag. Bilen tog over i de hektiske dage i 1960'erne, og i midten af 1970'erne var der mindre end 10 %, der cyklede på arbejde i København. I dag er der ca. 40 % - en succes, der skyldes en meget målrettet indsats med alle de virkemidler, vi kender, og som i øvrigt er karakteriseret ved at være mange og meget forskellige.

Det hører med, at Vejdirektoratet også satte i med et stort program, hvor der først og fremmest blev anlagt mange kilometre cykelstier langs hovedlandevejene, men også med penge til kommunerne til bl.a. anlæg af de særlige cykelruter gennem byerne. Dertil kom undersøgelser og forskning og rapporter med anbefalinger og vejregler, som alle kunne have gavn og glæde af.

Det er med den bagage, de danske rådgivere nu kan drage ud i en verden, der er ved at få øjnene op for cyklens mange fortrin som bytrafikmiddel. Vi har kort og godt både erfaringer med at etablere en cykelkultur og desuden en solid viden om de trafiktekniske løsninger, der skal til. Og opgaverne kan indpasses i de aktiviteter, som i forvejen kan være i gang med at skabe den menneskevenlige bykultur, som i øjeblikket efterlyses med gågader, attraktive opholdsrum, torve og pladser og ren luft i gaderne.

Forfatteren til denne artikel har siden 1970'erne arbejdet med cykeltrafik både som planlægningschef i Vejdirektoratet og som stadsingeniør i København og har nu de seneste år virket som konsulent i Gehl Architects på cykelprojekter.

Jan Gehl og firmaet Gehl Architects har løst opgaver med kortlægning af bylivet og planlægning af offentlige opholdsområder og bydesign i byer overalt i verden. De seneste år har rådgivningen også omfattet strategier for cykling, hvor den succes med at få flere til at cykle, som København og mange danske byer har haft, har virket inspirerende.

New York

New York er modsætningernes by, og en by, hvor spændvidden er utrolig stor: Da borgmester Michael R. Bloomberg i 2005 afløste borgmester Guiliani (der gerne ville være præsident) var det med det forsæt, at New York skulle profileres som en grøn by. "New York skulle i løbet af de næste 15 år blive den grønneste metropol i verden" lovede han, - og Jan Gehl blev rådgiver på opgaven. Cyklen kom ind i billedet efter et besøg af projektledelsen i København, og planen er nu at bygge 6.000 km "Copenhagen style" cykelstier i løbet af de næste 10 år.



Indlægsholderen med cykel i New York – det er langt rarere at cykle i New York end man skulle tro.

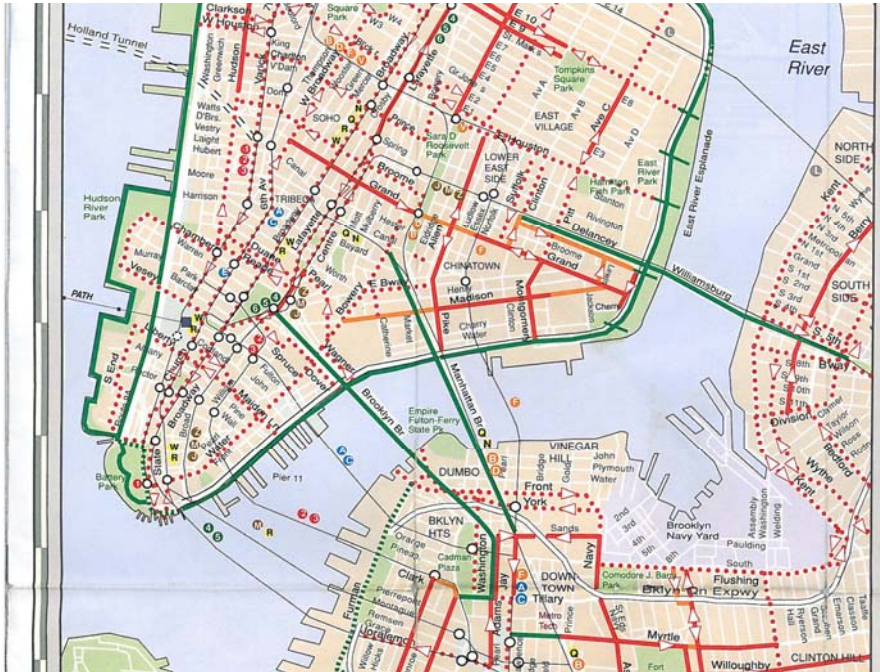
Et vist forarbejde var gjort, da vi kom til. Af ”New York City cycling map 2007”, der giver en fortrinlig indføring i byens status som cykelby, er de særlige faciliteter for cyklister vist og opdelt i følgende kategorier:

- Class 1, Greenway/Off-Street Path (dvs. stier i eget trace og udvalgte stier i parkerne)
- Class 2, Bicycle Lane
- Class 3, Bicycle Route (skiltede ruter) or Greenway Connector

Vor rolle var dels at rådgive med layout af de enkelte elementer i denne 3-delning, dels foreslå et netværk af cykelveje i byen.

Det er meget rarere at cykle i New York end man skulle tro

De vigtigste Class 1 cykelveje er to lange strækninger langs Hudson River og langs East River. Der er også Class 1 forbindelser over broerne til Brooklyn og Queens og over George Washington broen til New Jersey. Class 2, cykelstribes ville vi kalde dem i Danmark, består normalt af to hvide stribes



Kort over Manhattan Syd. De grønne linier er klasse 1 cykelveje, de røde klasse 2 og de orange klasse 3.



Broadway i myldretiden set fra cykelsadlen. Her hjælper de hvide cykelstriber ikke meget.

med en afstand på 1,5 - 2,5 m, hvor cyklerne er henvist til at køre. Det for en dansker lidt ejendommelige er, at striberne er malet i venstre side af alle ensrettede gader, og at de er malet udenfor de parkerede biler. Forklaringen på den ejendommelige placering til venstre er, at så er der ikke konflikter med de holdende busser, der har stoppested i højre side af gaden. Placeringen udenpå de parkerede biler er for at undgå, at bilens fører lukker bildøren op i en cykel, der passerer i det samme. Vores konklusion fra start er klar nok: Cykelstriber har ingen mening i en by med en så presset trafikultur. Cykelstriberne overskrides konstant af parkerede biler og biler, der lægger af og på. Uden for bymidten er det det samme, og dybest set er der slet ikke brug for dem. Class 3 har ikke så megen betydning. Det er få skilte, ofte svære at få øje på og ikke konsekvente i opfølgningen.

Kørsel over broerne. Hovedindtrykket er for alle broerne det samme: Det er alt for svært at nå frem til broerne. Og broernes højde over floden er ca. 40 m, hvilket er høj bakke for en cyklist at passere, adgangene er for pauvre, og for ikke-stedkendte er der ikke megen hjælp at hente i skiltningen. Vi anbefalede helt nye cykelvenlige oplukkelige broer tæt på vandet, som den seneste bro i København fra Fisketorvet til Islands Brygge.

Netværket af cykelveje

Det var også en del af arbejdet at rådgive om et passende netværk af cykelvejene på Manhattan. Her er det omvejene, der tæller. Vore overvejelser førte til anbefaling af,

- at satse på stierne langs floderne som en slags hovedveje for de cyklister, der skal langt, og hvor der ikke er forsinkelse pga. af lyssignaler,
- og et system, hvor avenuerne udbygges med cykelstier.
- det samme gælder de streets, der er dobbeltrettede – dem er der en del af, og de udgør sammen med avenuerne hovedvejene i byen, kan man sige,
- mens de øvrige streets ikke behøver faciliteter for cyklerne.

Spørgsmålet var så endeligt, hvor mange af avenuerne, der skulle forsynes med cykelstier. Her viste simple operationsanalytiske overvejelser baseret på betragtninger over omvejskørslen, at mindst 3 nordgående og 3 sydgående avenuer burde have cykelstier, men helst alle avenuerne.

Konklusion New York

New York er dybest set et absurd foretagende, men et foretagende som trods alt fungerer i dagligdagen: Der er vand i vandhanerne, el i stikkontakterne og afløb fra vask og wc. Og trafikken fungerer også: Der er varer i butikkerne, og alle kommer hjem til sidst. Det er klart, at der ligger en imponerende indsats bag opbygningen og driften af dette kæmpesystem, som er blevet til over mange år. Gadetrafikken styres således af mere end 12.000 lyssignaler (i København er der måske 500), overalt ses et utal af skilte, der oplyser om svingforbud, ensretninger, parkeringsrestriktioner, antal klip i kørekortet, hvis man ikke følger reglerne, osv. 10 skilte anbragt hulter til bulter over hinanden på én stander i hjørnerne af et gadekryds med måske 10 standere i alt i krydset er mere reglen end undtagelsen.

Det var set i det lys en meget positiv oplevelse at diskutere med byens trafik- og vejeksperter. Det er jo til syvende og sidst specialisterne, der sidder med ansvaret for, at "hele maskineriet" fungerer, og en vis afstandstagen til vores råd og kritik var at vente.

Men de var parate til at tage fat, og med det tempo, der er i storbyen, er jeg sikker på, at New York i løbet af få år er blevet en ny cykelby. Hvor mange af vore idéer, der til syvende og sidst så implementeres, bliver spændende at se.



Gehl Architects rådgivning omfattede i første omgang planlægning af opholdsområder i byen. Vi foreslog Broadway som gågade – her er resultatet i en foreløbig udgave - og med cykelstier, som kom ind efter besøg af opdragsgiverne i København.

Sydney

Efter New York fulgte opgaver i Sydney og Mexico City. Det var nye udfordringer, meget forskellige fra New York, men også sigende for den udvikling, jeg ser på cykelområdet:

Sydney er inde i en fase, hvor de har opstillet en Agenda 21 plan for en bedre by med mindre biltrafik, og min rådgivning, som kun var baseret på et mere kortvarigt besøg, kom i kølvandet på et meget omfattende kortlægningsarbejde, som Gehl Architects har gennemført. Sydney har problemer med al for meget trafik i byen, herunder gennemkørende trafik, som efterhånden ikke kan afvikles i de tunneler og på de motorgader, som i tidens løb er bygget. Interessant er det, at de til trods herfor overvejer at nedrive nogle af de store hævede motorvejsanlæg og fly-overs, som dominerer gadebilledet og spærrer for den visuelle kontakt mellem byens gader og de nye rekreative områder i de gamle havneområder. Kan cyklen komme ind som en løsning og være med til at bedre miljøet og trafiksituationen?

De er begyndt at implementere cykelfaciliteter, men på et beskedent niveau. Jeg kunne bl.a. kritisere idéen om mange dobbelttreppede stier, som vi jo i byerne ikke anbefaler af sikkerhedsmæssige årsager. De var i virkeligheden valgt i Sydney, fordi det kniber med lysten til at inddrage for meget plads til cyklerne fra biltrafikken. Og dybest set tror jeg ikke, Sydney lige med det samme tager cyklen til sig på samme måde, som det tegner sig i New York. Terrænet er også væsentlig mere kuperet, bilerne kører hårdt, og Australien er et udpræget billand.

Mexico City

Mexico City er et af verdens største bysamfund med mere end 20 mio. indbyggere spredt ud over et areal på ca. 2-3.000 km² og naturligvis helt uoverskuelige trafikforhold. Kan cyklen her løse nogle af trafikproblemerne?

Det er jeg overbevist om! Mexico City ligger på en højslette i 2250 m's højde, terrænet er rimeligt fladt og klimaet er fint. Cyklen kan virkelig udfylde et stort behov for billig individuel trafik – og især set i et socialt perspektiv.

Vi kunne som rådgivere ikke gå ind i en detaljeret plan for cykelanlæg i en så kæmpe by, og opgaven her er blevet løst på en helt anden måde:

Kontrakten med byen er indgået med universitetets arkitekturafdeling og en række lærere og studerende var vores partnere i opgaveløsningen.

Vi anbefalede at satse på de 3 hovedstrategier, der hver for sig har sin organisation, finansiering og angrebsvinkel:

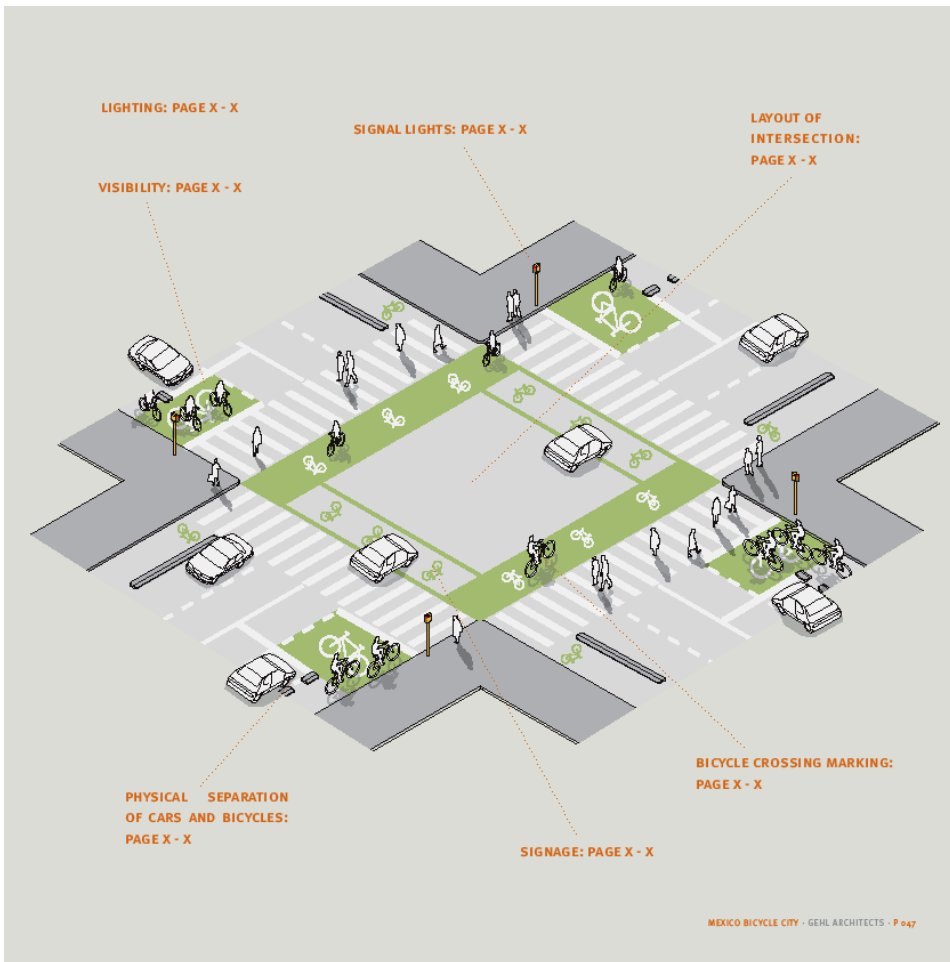
- **Lokale netværksområder** med korte cykelture op til 2-4 km, dvs. ture til butikker, besøg, fritidsaktiviteter, skoler og andre uddannelsesaktivitet mv.
- **Trafik til og fra trafikknudepunkter**, mål op til 6-8 km.
- **Netværk af cykelveje** til ture op til 10 km – 20 km og måske længere.

De tekniske løsninger fremgår så af en meget omfattende toolbox – dvs. pædagogiske opstillede ”vejregler” baseret vore danske erfaringer og vore grundige iagttagelser som cyklist i byen – omfattende alt fra tværprofiler, kryds, cykelparkering, trafikknudepunkter mv.

Arkitekt skolens lærere, der alle har private tegnestuer parallelt med universitetsansættelsen, har sideløbende brugt vore anbefalinger ved udarbejdelse af projekter til nye cykelstier på nogle store

gader i byen. Vi har strækning for strækning drøftet løsningerne, og dialogen om disse arbejder har været en væsentlig del af arbejdet i byen.

I Mexico City har der ikke været tvivl om, at der skal kantstensbegrænsede cykelstier i gaderne, og at stierne skal bygges til højre side i gaden langs fortovet og med parkering til venstre for cykelstien. I fællesskab er udviklet et betonelement, 60 cm bredt, som kan limes oven på belægningen (med mellemrum af hensyn til afvandingen) til afgrænsning af cykelstien mod bilernes areal. Elementet har en bredde så det også beskytter mod bildøre, der åbnes.



Fra toolboxen til Mexico City.

Til slut

Der er for mig ingen tvivl om, at verdens store byer vil interessere sig for cykling i de kommende år:

- Trængslen i byerne er efterhånden så stor og spildet af tid, forureningen fra osende biler i kø og de enorme summer til P-anlæg, er noget man efterhånden ikke kan se bort fra.
- Sundhedsproblematikken er også presserende. USA og Mexico er lande med alt for mange fede mennesker. De har godt af at røre sig, og kan det kombineres med en god cykeltur er det to fluer med ét smæk!
- Endelig er der CO₂- forureningen, som nu virkeligt er kommet på dagsordenen.